DIN ACTIVITATEA ŞANTIERULUI NAVAL GALAŢI ÎN PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XIX-LEA

DE

I. TODERAŞCU

În prima jumătate a secolului al XIX-lea, economia ţărilor române a înregistrat profunde transformări. Dezvoltarea economică a fost impulsionată de aplicarea clauzelor tratatului de la Adrianopole, care prevedea pentru Principate, între altele, „deplina libertate de comerţ pentru toate produsele solului lor şi a industriei lor... fără nici o restricţie" [1]. Desfiinţarea monopolului turcesc a avut drept consecinţă o deosebită înviorare a comerţului, atît a celui intern, cît şi a celui extern. O deosebită atenţie a fost acordată oraşului-port Galaţi care constituia poarta de legătură a Moldovei cu Marea Neagră, Marea Mediterană şi, pe Dunăre, cu Europa centrală. Importanţa acestui port a fost subliniată, încă de la începutul secolului al XVIII-lea, de D. Cantemir care arăta, avînd în vedere traficul de mărfuri care se desfăşura aici, că oraşul-port Galaţi este „piaţa cea mai vestită de pe toată Dunărea" [2]. De asemenea, domnitorul Mihail Sturza numea acest oraş „briliantul din coroana Moldovei" [3]. Alte denumiri ca „Alexandria şi Marsilia României" [4], precum şi comparaţia cu rolul jucat de Petersburg, port la Marea Baltică, în economia Rusiei de nord-vest [5], sînt îndreptăţite avînd în vedere importanţa Galaţiului pentru comerţul românesc. Foarte semnificative sînt aprecierile agentului austriac von Raab, care, într-un raport din 18 iunie 1831, scria că „Galaţii sînt în actualele împrejurări ale căilor de comerţ un loc important şi dacă lumea politică nu se alcătuieşte altfel, acest port va deveni, din cauza aşezării sale, unul din cele mai vrednice de luare aminte..." [6].

---

[1] D. A. Sturza, ş.a., *Acte şi documente relative la istoria renaşterii României*, vol. I, p. 328.

[2] *Descrierea Moldovei*, ed. Gh. Adamescu, f.a., p. 14.

[3] M. N. Pacu, *Cartea judeţului Covurlui*, Buc., 1891, p. 220. Despre măsurile luate de acest domn pentru îmbunătăţirea activităţii portului, vezi D. Ciurea, *Moldova sub domnia lui M. Sturza*, Iaşi, 1947, p. 124 şi urm.

[4] M. N. Pacu, *op. cit.*, p. 220.

[5] L. Boicu, *Căile de comunicaţie terestre în Moldova între 1834—1848* (II), în „Anuarul Institutului de istorie şi arheologie „A. D. Xenopol", Iaşi, tom. V, 1968, p. 130. Partea I a fost publicată în tom. IV (1967).

[6] N. Iorga, *Doc. Callimachi*, vol. I, Buc., 1902, p. 179—181; Idem, *Istoria comerţului românesc* (II), Buc., 1925, p. 125—126.

Importanța acestui oraș-port era cu atît mai mare cu cît aici a existat, din perioade mai vechi, un șantier naval care, la sfîrșitul secolului al XVIII-lea, funcționa după principii specifice manufacturii capitaliste. În ultimul sfert al secolului al XVIII-lea se construiau aici vase de diferite tipuri și mărimi, atît comerciale cît și de război. Se lucrau, de asemenea, ambarcațiuni mici și mijlocii (șalupe, dubase, șeici, caiace). Datorită situației politice a Moldovei, șantierul naval de la Galați lucra, în secolul al XVIII-lea, mai mult pentru necesitățile flotei comerciale și de război otomane [7].

Aceeași situație s-a menținut și în primele trei decenii ale sec. al XIX-lea. Pînă la desființarea monopolului turcesc asupra comerțului românesc, acest șantier a acoperit — în raport cu posibilitățile sale — o parte din nevoile flotei otomane, destul de mari, mai ales, în timpul războaielor purtate cu Rusia și Austria.

Din pădurile Moldovei se exploata o mare cantitate de lemn de construcție, care cobora pe plute pînă la Galați. O parte din acest lemn, ale cărui calități au fost subliniate în nenumărate rînduri de experții străini, lua drumul arsenalului din Constantinopol, iar o alta era folosită în șantierul de la Galați, pentru construcția vaselor.

Deși tehnica navală făcuse progrese însemnate, lemnul a continuat să fie, și în această perioadă, principalul material de construcție pentru vase.

După ce, în ultimele decenii ale sec. al XVIII-lea, se făcuseră mai multe încercări nereușite, la începutul sec. al XIX-lea inginerul american Robert Fulton a reușit să pună la punct proiectul unei nave acționate de o mașină cu aburi [8]. Forța aburului nu s-a putut însă generaliza repede. În perioada de experimentare, vapoarele nu erau capabile încă să circule pe mări și oceane și nici să întreacă navele mari cu vele, în ce privește dimensiunile, ușurința de manevrare și chiar viteza. Vaporul a învins nava cu vele după o dispută de o jumătate de secol, și aceasta numai în statele capitaliste mari, care aveau flote puternice și o bogată experiență în industria de construcții navale. În statele mici, nava cu vele va dăinui încă multă vreme.

Paralel cu introducerea forței aburului, are loc și o altă mare transformare în construcțiile navale. Este vorba de construirea vaselor în întregime din metal (oțel). Nave cu vele și părți metalice au fost construite cu mult timp înainte. Ca și în cazul forței aburului, construirea vaselor în întregime din metal a fost posibilă numai în statele capitaliste mari (U.S.A., Anglia, Franța) [9]. Mările și oceanele lumii vor fi străbătute, încă multă vreme, de nave cu vele construite din lemn, material mai ieftin, mai ușor de procurat și de prelucrat.

Constructorii din țările mai mici (și nu numai din acestea) au privit chiar cu multă neîncredere noile realizări ale tehnicii. Ei au continuat construcția de vase din lemn cu părți metalice. Nici în statele mari, în prima jumătate a sec. al XIX-lea, nu s-a renunțat definitiv la construcția navelor din lemn. Așa se explică faptul că agenții occidentali din țările noastre dădeau o deosebită atenție bogăției forestiere a Principatelor și accentuau asupra posibilităților de exploatare și transport fluvial sub formă de plute pînă la porturile dunărene [10].

---

[7] Vezi pt. ac., I. Toderașcu, *Construcții navale la șantierul din Galați în ultimul sfert al secolului al XVIII-lea*, în „Danubius", II—III, 1969.

[8] B. Kozlowski, *Istoricul navei*, Buc., 1960, p. 301; C. I. Băicoianu, *Dunărea. Privire istorică, economică și politică*, Buc., 1915, p. 17.

[9] B. Kozlowski, *op. cit.*, p. 307 și urm.

[10] Hurmuzaki, *Documente*, vol. XVI, p. 989; vol. XVII, p. 365, 512—513, 515; supl. I, vol. IV, p. 443; Felix Colson, *De l'etat present et de l'avenir de Principautes de Moldavie et de Valachie*, Paris, 1839, p, 3 și 230. C. Ciuchi, *Istoria marinei române*, Constanța, 1906, p. 68. Date interesante privitoare la exploatarea lemnului în această perioadă și la C. Cihodaru, *Satele din regiunea Hangu-Bicaz în sec. al XVIII-lea și prima jumătate a sec. al XIX-lea*, în „Analele șt. ale Univ. „Al. I. Cuza", Istorie, tom. XIII (1967), p. 1—47; Gh. Platon, *Despre exploatarea țăranilor din regiunea de munte a Moldovei în vremea Regulamentului Organic*, în „Revista arhivelor", 2/1960, p. 177—192.

Din rîndul statelor mici, unde tehnica navală n-a fost adaptată la nivelul tehnicii mondiale, fac parte şi Principatele Române. În ce priveşte Moldova, principalul centru de construcţii navale rămîne, ca şi în secolul precedent, portul Galaţi.

Cercetătorul problemei dezvoltării meşteşugurilor legate de construcţiile navale întîmpină mari greutăţi în ceea ce priveşte informaţiile documentare. Acestea sînt încă destul de sărace şi foarte dispersate. Din această cauză, reconstituirea faptelor este greu de făcut. Astfel, pentru anii 1805—1807, ştim doar că Vistieria a cheltuit 22.455 lei pentru construirea de ambarcaţiuni mici [11]. Dintre acestea, două dubase erau destinate pentru nevoile turcilor de la Sulina. Informaţiile sînt, desigur, incomplete. Se vor fi construit aici şi vase mai mari, de care Turcia avea nevoie în războiul pe care-l purta cu Rusia. În perioada războiului dintre anii 1806—1812, cînd Principatele Române au fost ocupate de Rusia, Turcia n-a mai putut beneficia de serviciile acestui şantier. Pentru această perioadă, informaţiile sînt, de asemenea, puţine. În aprilie 1808, într-un raport al lui Brenner, agent austriac la Bucureşti, în care este prezentată starea Principatelor, se vorbeşte şi despre un proiect pentru înfiinţarea unei flotile la Galaţi, fără a se specifica pentru cine anume. Textul documentului lasă totuşi să se presupună că este vorba de un proiect pentru flota rusească. În acest sens, măsurile fuseseră luate încă din luna martie, cînd s-a măsurat stocul de lemne din şantier şi s-au luat măsuri pentru tăierea cantităţii de care mai era nevoie. Au fost angajaţi, de asemenea, toţi dulgherii din regiune [12]. După cît se poate observa, este vorba de o măsură urgentă care presupunea angajarea de forţe suplimentare. Nu se cunoaşte dacă, pînă la urmă, proiectul a fost realizat.

În 1812 a început construcţia unei corăbii comandată de turcul Sechir-aga [13]. Construcţia a durat pînă în 1814 [14].

După încetarea ostilităţilor şi încheierea păcii de la Bucureşti, Turcia a continuat totuşi pregătirile de război deoarece, după spusele consulului francez din Bucureşti, Ledoulx, se aştepta, în orice moment să fie atacată de Rusia [15]. În scopul întăririi flotei şi asigurării apărării cetăţilor de la Dunăre, a sporit comanda de ambarcaţiuni militare care urmau să se execute în şantierele Principatelor. Astfel, Vistieria Moldovei, în 1814, a cheltuit sume însemnate pentru construirea de şalupe canoniere la şantierul din Galaţi. În raportul său către ministrul de externe Talleyrand, viceconsulul francez de la Iaşi, Fornety, îl informa, la 25 noiembrie 1814, că Turcia a comandat în Moldova 20 de şalupe de război (canoniere). Dintre acestea, doar patru fuseseră lansate la apă, iar la celelalte se lucra intens [16]. Vistieria a cheltuit în acest an (1814), 94.712 groşi pentru construirea şalupelor [17]. În prima jumătate a anului următor, s-au cheltuit, în acelaşi scop, aproximativ 30.000 groşi. În această sumă, intrau salariile marangozilor, beşchigiilor, baltagiilor, ţiganilor fierari, calafagiilor, leafa arhitectului (meimar) şi a şefului calafagiilor (calafagii-baş). Tot aici, erau incluse cheltuielile pentru procurarea smoalei, fierului, cărbunilor, frînghiilor, ancorelor etc. [18].

De informaţii similare dispunem şi pentru anii următori. Astfel, de la 1 iunie 1815 şi pînă la 31 mai 1816 cheltuiala construirii şalupelor însuma 44.276 groşi [19]. La

---

[11] N. Iorga, *Documente şi cercetări asupra istoriei financiare şi economice a Principatelor Române*, Buc., 1902, p. 77; Idem, *Studii şi documente*, VI/2, p. 203.

[12] Hurmuzaki-Nistor, *Documente*, vol. XIX, p. a II-a, p. 498.

[13] Arh. Stat Iaşi, Ms. 1636, p. 67.

[14] Ibidem, p. 97; N. Iorga, *Doc. Callimachi*, II, Buc., 1903, p. 139; Arh. Stat Iaşi, Tr. 1768, op. II, 2018/5, p. 52.

[15] Hurmuzaki-Hodoş, *Documente*, vol. XVI, p. 980.

[16] *Ibidem*, p. 989; N. Iorga, *Doc. Callimachi*, vol. I, p. 362.

[17] Arh. Stat. Iaşi, Ms. 1636, p. 57, 63. Idem, Ms. 1772, f. 18. Tot în 1814 consulul francez din Bucureşti, Ledoulx, informa pe Talleyrand că şi Ţara Românească primise ordin să execute „în grabă un mare număr de şalupe canoniere" (Hurmuzaki, *Documente*, XVI, p. 980; *Ibidem*, supl. I, vol. II, p. 752).

[18] Arh. Stat, Iaşi, Ms. 1772, f. 29, f. 25; N. Iorga, *Doc. Callimachi*, II, p. 147.

[19] Arh. Stat, Iaşi, Ms. 1773, f. 31, f. 76; N. Iorga, *Doc. Callimachi*, II, p. 153.

această sumă se ridica procurarea materialului (lemn, fier, smoală, pînză, frînghii, ancore) şi plata meşterilor, arhitectului ca şi a celor şase armatori veniţi de la Constantinopol, pentru a lua în primire şalupele şi a le transporta în capitala imperiului[20]. În a doua jumătate a anului 1816 şi prima jumătate a celui următor, s-au cheltuit, „în trebuinţele şantierului naval", 49.000 groşi pentru construirea de ambarcaţiuni mici şi mijlocii[21]. Poate, la aceste vase construite în 1816—1817 se referea consulul francez Formont, în raportul său către Richelieu, din aprilie 1817, în care arăta că la Rusciuk era aşteptată sosirea unui demnitar turc care să ia comanda şalupelor canoniere construite de principii Valahiei şi Moldovei pentru Turcia. După spusele lui Formont, s-au construit 120 asemenea ambarcaţiuni[22].

După cît se poate constata, toate informaţiile de care dispunem pînă la această dată se referă la construirea de vase pentru Imperiul Otoman. Se poate presupune, totuşi, că activitatea şantierului de la Galaţi nu se limita numai la atît. Sămile Vistieriei consemnează doar sumele cheltuite, ce urmau, conform înţelegerii, să fie scăzute din valoarea haraciului datorat de Moldova. Este sigur că s-au construit aici şi ambarcaţiuni pentru nevoile interne; presupunerea este întărită de faptul că, în această perioadă, s-au făcut numeroase încercări pentru navigabilizarea rîurilor[23]. Moldova putea să dispună de un număr suficient de ambarcaţiuni mici şi mijlocii care circulau pe porţiunile navigabile ale unor rîuri (Prut, Siret) şi pe Dunăre. Cît priveşte numărul vaselor mari, acesta era, desigur, foarte mic. Explicaţia trebuie căutată şi în neexistenţa dreptului de liberă navigaţie a vaselor sub pavilion naţional. Din cele 201 corăbii care au plecat în 1817 din Galaţi spre Constantinopol, majoritatea aparţineau turcilor; 20 erau greceşti şi numai una singură aparţinea boierului moldovean aga Dumitrache[24]. Corabia, un bric, aparţinea, de fapt, voievodului Scarlat Callimachi şi a fost construită la Galaţi[25].

O situaţie asemănătoare a existat şi pentru anii următori, pînă după 1829. Vreme de aproape un deceniu, se cunosc foarte puţine date despre activitatea acestui şantier. Desigur, aici, ca şi la Brăila[26], s-a construit neîntrerupt, atît pentru Moldova cît şi pentru Imperiul Otoman. Faptul că, pentru anii 1822—1824, condicile Vistieriei nu înregistrează decît sume mici, repartizate pentru construirea şi repararea unor caice care erau folosite pentru trecerea Dunării[27], nu trebuie să conducă la concluzia că doar la atît s-a rezumat activitatea şantierului. Că în perioada domniei lui Ioniţă Sandu Sturza construcţia vaselor la acest şantier nu a încetat, o dovedeşte şi un raport prezentat de boieri, în 1827, lui Alexandru Ribeaupierre, ambasadorul rus la Constantinopol. Dintre veniturile domniei consemnate în acest raport, pentru perioada 1822—1828, o sumă însemnată (346.280 piaştri) pro-

---

20 Arh. Stat. Iaşi, Ms. 1773, f. 50, f. 57, f. 58, f. 59, f. 73—75.

21 Idem, Ms. 1774, f. 29, 47, 53, 55.

22 Hurmuzaki-Hodoş, *Documente*, XVI, p. 1014.

23 L. Boicu, *Încercări de navigabilizare a rîurilor moldoveneşti în prima jumătate a sec. al XIX-lea*, în „Anuarul Institutului de istorie şi arheologie", Iaşi, II (1965), p. 93—116.

24 Al. Vianu, *Date cu privire la exportul Moldovei în anul 1817*, în „Rev. arhivelor", 2/1964, p. 281.

25 V. A. Urechia, *Istoria românilor*, Tom X B, Buc., 1902, p. 478; Al. Vianu, *op. cit.*, p. 281, notă.

26 Din bugetul Ţării Româneşti de 5.576.019 piaştri, comunicat de Hugot, consul francez la Bucureşti, lui Damas, 185.891 piaştri erau folosiţi în 1825, pentru repararea vaselor (Hurmuzaki-Hodoş, *Documente*, vol. XVII, p. 29). În ian. 1823, muhafizul de Brăila, Ebübekir Sidkî, ruga pe domnul Moldovei, Ioniţă Sandu Sturza să dea dispoziţii pentru a fi trimise la Brăila cherestelele necesare pentru construirea şalupelor şi bărăcilor pentru caice (M. Guboglu, *Catalogul documentelor turceşti*, II, p. 464).

27 Bibl. Centr. Univ. Iaşi, Ms. VI/20, p. 94, 98; Ms. VI/21, p. 102, Ms. VI/23, f. 45 v.

venea din taxarea lemnului pentru construcţia vaselor, şalupelor şi afeturilor pentru tunuri [28].

Tratatul de la Adrianopol, încheiat între Rusia şi Turcia în toamna anului 1829, a marcat începutul unei noi epoci în dezvoltarea economică a Principatelor. Actul separat relativ la Principate scutea Moldova şi Ţara Românească de nenumărate vexaţiuni şi sarcini. În plus, era desfiinţat monopolul turcesc asupra comerţului românesc [29]. Aceste înlesniri au făcut ca boierimea pămînteană, producătoare de cereale-marfă, să fie şi mai interesată în îmbunătăţirea mijloacelor şi căilor de transport [30]. Ca urmare, construcţia de ambarcaţiuni a putut să ia un mare avînt.

Faptul reiese şi din raportul divanului Moldovei către P. Kiselev, din 30 ianuarie 1830, în care se arăta că se vor lua măsuri pentru crearea de înlesniri negustorilor şi „lăcuitorilor" moldoveni... „de a se face caice sau corăbii care să poată fi încăpătoare de savune şi unele şi mai mari într-acest chip făcute ca să înoate şi pe mare pentru ca să-şi poată pămînteanul încărca şi produsele sale, să le ducă în toate porturile după cuprinderea trataturilor să-ş hrănească transportarisînd cărăturile neguţitoreşti" [31]. Este vorba de una din iniţiativele care aveau să ducă la înfiinţarea flotei naţionale. Prevederile tratatului de la Adrianopole erau totuşi insuficiente pentru aceasta. Era necesar să se obţină libertatea de navigaţie sub pavilion românesc. După cereri repetate, în care s-au formulat motive convingătoare, în 1834, printr-un firman dat de sultan, vasele moldoveneşti căpătau dreptul de a naviga pe Dunăre cu pavilion propriu [32]. Peste doi ani, în 1836, Moldova obţinea, pentru vasele sale, libertatea navigaţiei cu pavilion naţional şi pe mare [33]. La toate acestea, trebuie adăugată şi instituirea regimului de porto-franc la Galaţi, hotărîtă de Obşteasca Obişnuită Adunare în 1833, „statornicită" în 1834 printr-o poruncă domnească şi stabilită definitiv prin aşezămîntul de antrepo şi porto-franc din 1837 [34]. Înfăptuirea regimului de porto-franc la Galaţi a creat condiţii mai bune pentru valorificarea produselor autohtone. În anii următori traficul vaselor comerciale a înregistrat o creştere simţitoare [35].

Toate aceste evenimente au stimulat construcţia de vase comerciale. Numărul vaselor moldoveneşti a crescut, comparativ cu perioada precedentă. A existat chiar

---

[28] H u r m u z a k i, *Documente*, vol. X, p. 408. În martie 1829, ne informează consulul Viollier, într-un raport către Portalis, ministrul francez al afacerilor externe, şantierul din Galaţi lucra pentru construirea a 70 de pontoane, necesare armatei ruseşti la trecerea Dunării. La 9 martie, 20 dintre acestea se găseau încă în lucru şi era greu de prevăzut cînd vor putea fi terminate din cauza unei „proaste administraţii" (H u r m u z a k i-H o d o ş, *Documente*, XVII, p. 142—143).

[29] D. A. S t u r z a, ş.a., *op. cit.*, p. 326—328.

[30] De altfel, dorinţele şi intenţiile boierimii româneşti reies dintr-un memoriu, în 25 de puncte, anterior anului 1829, care trebuia prezentat la un congres al suveranilor din Europa. La punctul al cincilea se cerea ca negoţul Principatelor să fie „de tot slobod" iar la punctul al zecelea înfiinţarea unei oştiri permanente din *25.000 ostaşi şi a unei flotile din cel puţin 25 de vase* înarmate „pentru siguranţa negoţului său de pe Dunăre" (H u r m u z a k i-I o r g a, *Documente*, vol. X, p. 647—649). Memoriul n-a mai putut fi însă prezentat deoarece ultimul dintre congresele la care se referă memoriul avusese loc în 1822, la Verona. (*Ibidem*, p. 647, nota 2). Interesul boierimii româneşti pentru obţinerea libertăţii comerţului şi a navigaţiei se poate observa, de pildă, şi în memoriul boierilor munteni din decembrie 1822, în *Documente privind istoria României, Răscoala din 1821*, vol. III, p. 225—238.

[31] Arh. Stat. Iaşi, Fond Litere, K/345, f. 107; L. B o i c u, *Încercări de navigabilizare a rîurilor moldoveneşti*, p. 105.

[32] *Manualul administrativ al Moldovei*, vol. II, Iaşi, 1856, p. 106.

[33] *Ibidem*, p. 107.

[34] Vezi pt. ac. P. O p r e a, *Înfăptuirea regimului de porto-franc la Galaţi şi consecinţele lui imediate*, în „Studii", 2/1959, p. 117—129; D. C i u r e a, *op. cit.*, p. 124.

[35] I. C. F i l i t t i, *Domniile române sub Regulamentul Organic (1834—1848)*, Buc., 1915, p. 580—581.

propunerea de cumpărare a unui vapor pentru negoţul românesc pe Dunăre [36]. Despre această intenţie, a unui grup de boieri, ştia şi agentul austriac Timoni, care informa, la rîndul său, la 5 ianuarie 1835, şi pe cancelarul Metternich [37]. Achiziţia nu s-a făcut pînă la urmă dar cei interesaţi şi-au putut totuşi procura vase cu pînze, construite în şantierele din ţară. Se pare că cererea a fost suficient de mare pentru a încuraja construcţia de nave. Un indiciu îl constituie numărul patentelor eliberate de conducerea Moldovei, proprietarilor de vase, pentru arborarea pavilionului naţional [38]. Este lesne de înţeles că nu toate vasele care purtau „bandieră naţională" erau construite la Galaţi. Ele puteau fi cumpărate, eventual, de la negustorii străini, care ancorau aici. Trebuie precizat, de asemenea, că foarte multe vase străine căpătaseră dreptul de navigaţie sub pavilion românesc.

Creşterea numărului de vase construite în ţară a fost remarcată totuşi şi de Felix Colson, secretar al consulatului francez din Bucureşti. În însemnările sale, el arăta că un rol însemnat a avut în acest sens instituirea regimului de porto-franc la Galaţi şi Brăila. Diplomatul francez aprecia că, în 1839, Principatele posedau 20 de vase [39]. În acest an (1839), s-au construit la şantierul din Galaţi 7 vase, iar în anul următor, 1840, s-au construit 10 vase [40]. În raportul său din 21 martie 1841, asupra situaţiei Moldovei, consulul francez Huber remarca aspectul de port-maritim al Galaţiului; aceasta, mai ales, datorită *şantierelor* (s.n.) pentru construirea navelor. Consulul francez preciza că, în ultimii doi ani, au fost lansate pe apă 17 vase mai mari şi mai mici [41]. De altfel, în 1840, alte vase capătă dreptul de a purta „ban-

---

[36] *Ibidem*, p. 218

[37] Hurmuzaki-Nistor, *Documente*, vol. XXI, p. 586—587. Această intenţie a fost desigur trezită de faptul că, în 1834, o companie austriacă de navigaţie cu aburi pe Dunăre a fost fundată de casa Puthon-Geymüller (Hurmuzaki, *Documente*, X, p. 474, nota 1; Hurmuzaki-Hodoş, *Documente*, vol. XVII, p. 326—327, p. 516). Trei vapoare austriece întreţineau comunicaţia pe Dunăre, între Viena şi Constantinopol. Agenţia austriacă a intervenit pe lîngă postelnicia Moldovei pentru a înlesni acostarea acestor vapoare la Galaţi (I. C. Filitti, *Principatele Române de la 1824 la 1834*, Buc., 1934, p. 341—342).

[38] Arh. Stat. Iaşi, Secret. de Stat al Moldovei, Dos. 421, f. 21, 24, 26. Idem, Tr. 766, op. 868, Dos. 519, f. 1—6; Ibidem, Dos. 250, f. 3—3v, 4—4v; Dos. 305, f. 2, 6; Idem, Tr. 875, op. 997, Dos. 5, f. 1—21; Ibidem, Dos. 88; Idem. Tr. 1316, op. 1488, Dos. 23; Ibidem, Dos. 25, Dos. 59 etc.

[39] Felix Colson, *De l'état present et de l'avenir des Principautes de Moldavie et de Valachie...*, Paris, 1839, p. 222—223.

[40] N. Suţu, *Notiţe statistice asupra Moldovei*, în N. Şuţu, *Opere economice*, Buc., 1957, p. 211; M. N. Pacu, *op. cit.*, p. 258; I. C. Filitti, *Domniile române sub Regulamentul Organic*, p. 578; N. Iorga, *Istoria comerţului românesc* (II), Buc., 1925, p. 148—149. D. Ciurea, *op. cit.*, p. 125. L. Boicu, *Despre stadiul manufacturier al industriei în Moldova*, în „St. şi cercet. st. Iaşi", fasc. 1/1960, p. 132; Idem, *Industria în Moldova între 1848—1864*, în vol. *Dezvoltarea economiei Moldovei între 1848—1864*, ed. Acad. Buc., 1963, p. 206; Idem, *Încercări de navigabilizare...*, p. 105.

[41] Hurmuzaki-Hodoş, *Documente*, XVII, p. 796. Şi în Ţara Românească, construcţiile navale iau un mare avînt. Din memoriul lui Cochefert (aug. 1835), aflăm că B. Ştirbei şi M. Vilara, au construit pe cheltuială proprie două vase de peste 100 tone care poartă pavilionul valah. Cel al lui Vilara efectuase deja o cursă reuşită pînă la Constantinopol. (*Ibidem*, p. 512—513). N. Iorga arăta în *Istoria comerţului românesc* (II), p. 154, că acestea sînt „cele dintîi vase naţionale de transport". Punea deci, aşa cum bine s-a observat, începuturile acestei industrii în plin sec. al XIX-lea, sub Alexandru Ghica (1834—1842). (Cf. C. C. Giurescu. *Construcţii navale în Principatele Române în sec. XVII—XVIII*, în Omagiu lui P. Constantinescu-Iaşi, Buc., 1965, p. 317, nota 1). În şantierul naval de la Brăila, la 14 aug. 1839, era lansată la apă corabia negustorului Gîlcivici, supus sardinez, care se lucra aici de doi ani (C. C. Giurescu, *Istoria oraşului Brăila*, Buc., 1968, p. 147).

dieră naţională". Între acestea, se numără şi corabia „Moldavia" cu o capacitate de 235 tone, proprietatea domnitorului [42]. Este neîndoielnic că aceasta fusese construită recent, poate chiar în acest an, deoarece, fiind proprietate domnească, ar fi căpătat acest drept cu mult mai înainte. De asemenea, bricul „Pechea", proprietatea beizadelei Dimitrie Muruz, cu o capacitate de 105 tone, obţine acum această libertate, cererea fiind motivată prin dorinţa de a contribui la „... sporul şi înflorirea negoţului ţării" [43].

Dintre vasele lucrate în anii 1839—1840 la Galaţi, unul a fost probabil construit pentru firma comercială a familiei Pedemonte din Genova, care avea sucursale şi în Principate, sediul fiind la Galaţi [44]. În raportul consulului Bartolomeo Geymet către ministrul italian de externe Clemente Solaro Della Marqarita, din 3 iulie 1840, se arată că, în anii 1839—1840, această firmă şi-a construit, în şantierele de la Galaţi şi Brăila, trei vase comerciale: două de cîte 200 tone şi unul de 250 tone. La Galaţi, fusese construit unul dintre cele de 200 de tone; celelalte două au fost construite la Brăila [45]. La Galaţi au existat însă şi alte firme sarde foarte cunoscute: Fanciotti, Rocca, Ferraro [46]. Nu este exclus ca şi acestea să-şi fi construit aici vase comerciale.

În 1841 se punea problema înfiinţării unui vas de poliţie fluvială la Galaţi, deoarece ambarcaţiunile care îndepliniseră acest serviciu, de la înfiinţarea carantinei şi pînă la această dată, deveniseră necorespunzătoare. În referatul înaintat de Comitetul sănătăţii sfatului ocîrmuitor, în martie 1841, se justifica necesitatea existenţei unui asemenea vas prin amploarea comerţului şi prin sporirea numărului de vase care intrau în port şi care nu respectau întotdeauna regulile de carantină [47]. Comitetul propunea construirea unui vas militar cu pînze, cu 5 tunuri şi un echipaj de 23 matrozi. Pentru început, ar fi necesară suma de 37.685 lei în care intra construcţia propriu-zisă, înarmarea şi întreţinerea echipajului în acest an. Maistrul de corăbii Anastase Sideri, care a calculat şi suma necesară, se angaja să-l construiască în 4 luni [48].

Referatul era însoţit de un proiect în care erau indicate, în amănunt, dimensiunile vasului şi costul fiecărui material în parte. Se prevedea ca vasul să fie de 12 coţi lungime (aproximativ 8 m) şi 5 coţi lăţime (aproximativ 3,5 m), cu pînze şi 16 vîsle [49]. Materialul necesar [50] şi construcţia propriu-zisă se ridicau la suma de 12.507 lei [51]. În aprilie, Comitetul sănătăţii revenea cu cererea pentru înfiinţarea vasului de poliţie fluvială. Se motiva, ca şi în prima cerere, că acesta este absolut necesar în vederea respectării regulilor de disciplină ale carantinei. Se arăta, totodată, că un singur vas este insuficient pentru mărimea unui port ca Galaţii. Se folosea ca exemplu alt port la Dunăre. La Ismail, încheia referatul, unde „... nu se adună pe an mai mult de 80 corăbii, sînt şase brandwachte" [52]. Cererile Comitetului

---

[42] Arh. Stat. Iaşi, Tr. 766, op. 868, Dos. 250, f. 3—4.

[43] *Ibidem*, Dos. 305, f. 2.

[44] D. Bodin, *Politica economică a regatului Sardiniei în Marea Neagră şi pe Dunăre în legătură cu Principatele Române*, extras, Buc., 1940, p. 9 şi urm.

[45] Idem. *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române şi regatul Sardiniei*, Buc., 1941, p. 64.

[46] D. Bodin, *Politica economică a regatului Sardiniei...*, p. 18.

[47] Arh. Stat. Iaşi, Secret. de Stat, al Moldovei, dos. 910, f. 1.

[48] Ibidem.

[49] Ibidem, f. 2.

[50] 200 bucăţi lemne, 40 grinzi, 600 oca cuie, vîslele, catargul cu antenă şi bompres, 500 coţi pînză, ancora, macarale, frînghii, timonă, barcă, scînduri etc. (Ibidem, f. 3). Prelucrarea lemnului, fierului şi călăfătuitul ar fi costat 5.680 lei (Ibidem).

[51] Ibidem, f. 2.

[52] Ibidem, f. 7. În 1836 existau la Ismail patru vase de pază de-a lungul coastei, (Hurmuzaki-Hodoş, *Documente*, vol. XVII, p. 660).

sănătăţii s-au repetat pînă ce, în iunie, Sfatul administrativ al Moldovei a încuviinţat construcţia vasului [53] şi a aprobat repartizarea sumei necesare [54].

După cum reiese din conţinutul dosarului referitor la construcţia acestui vas, se pare că meşterii locali nu mai lucraseră astfel de vase, a căror construcţie cerea probabil o pricepere deosebită. Din această cauză, lucrarea nu a mai fost încredinţată maistrului Anastase Sideri. Autorităţile, pentru mai multă siguranţă, nu au pus în lucru bastimentul „numai după ştiinţele date de *corăbierii meşteri din Galaţi*" [55] (s.n.), ci au cerut informaţii de la porturile Sardiniei, Marsiliei şi Ismailului, unde se lucrau asemenea vase. Au fost primite, de la fiecare, amănunte privitoare la forma, dimensiunile şi numărul tunurilor necesare [56]. În cele din urmă, s-a hotărît construcţia vasului, după lămuririle primite de la contraamiralul de Ismail [57].

A existat chiar intenţia ca, în cazul în care nu se vor găsi la Galaţi meşteri pentru construcţia unui asemenea vas, să fie construit în altă parte [58]. Cum răspunsul a fost că numai la Nicolaev [59] se „durează" asemenea vase, la 17 iulie Sfatul cere hătmăniei să afle dacă „se pot dura asemenea *vase la Galaţi de către meşterii care lucrează corăbii*" (s.n.) [60]. Trei dintre aceştia: Sava Panaite, Teodori Cutufas şi Anastase Sideri s-au oferit să lucreze vasul justificînd că au mai lucrat asemenea ambarcaţiuni. A fost preferat Sava Panaite, deoarece „este mai iscusit în acest meşteşug". În contractul încheiat se prevedea obligativitatea conducerii de a-i pune la dispoziţie materialul necesar, un meşter fierar, un meşter pentru cusutul pînzelor şi lucrători calafagii [61]. Construcţia ca atare era evaluată la 9.010 lei [62]. Devizul cuprindea cantitatea materialelor şi preţul, specificînd care materiale se pot procura din ţară şi care trebuie aduse din străinătate. Din ţară, se putea procura lemnul, cuiele, fierul pentru legături, smoală, cîlţi, cîrma şi macaralele (scripeţii). De la Ţarigrad trebuiau aduse: pînza, frînghiile, ancora şi vîslele [63].

Construcţia vasului s-a prelungit pînă în toamna anului 1843, datorită unor greutăţi financiare. Faţă de suma stabilită iniţial, mai era necesară repartizarea a încă 13.789 lei, deoarece vasul „... s-au făcut cu mult mai mare şi mai trainic decît cel menit a se face, încît ar putea sluji şi la oricare port al Europei" [64]. În octombrie 1843, vasul a fost terminat [65]. La pupa vasului era săpată în lemn marca ţării [66].

---

53 Arh. Stat. Iaşi, Secret. de Stat al Moldovei, dos. 910, f. 10.
54 Ibidem, f. 11.
55 Ibidem, f. 29.
56 Ibidem, f. 17, 21—23, 29—34.
57 Ibidem, f. 34 v.
58 Ibidem, f. 48.
59 Ibidem, f. 53.
60 Ibidem, f. 48, 50—50 v.
61 Ibidem, f. 55. Devizul prevedea numărul de zile necesar pentru lucrul marangozilor, herestegiilor (beşchigiilor), burghierilor, calafagiilor (călăfătuitorilor), cusătorilor de pînze, ca şi lefurile ce li se cuvin (Ibidem, f. 60).
62 Ibidem, f. 56—56 v.
63 Ibidem, f. 57.
64 Ibidem, f. 100; 114—114 v.
65 Ibidem, f. 129. Din raportul lui Sakellario, consulul Prusiei la Bucureşti, către de Coq, ministru prusian la Constantinopol, din 2 mai 1844, aflăm că la Brăila se va construi o flotilă din *trei şalupe canoniere* pentru serviciile carantinei. Şalupele urmau să fie construite după modelul unor vase similare vieneze (Hurmuzaki, *Documente*, X, p. 489). În iunie 1844, consulul general francez din Principate, Billecocq, informa, pe ministrul de externe Guizot că guvernul valah urma să construiască 6 şalupe canoniere care să staţioneze pe Dunăre (Hurmuzaki-Hodoş, *Documente*, XVII, p. 1.020).
66 Arh. Stat. Iaşi, Secret. de Stat, dos. 910, f. 115.

în total, vasul a costat 28.531 lei [67]. Pentru înarmarea vasului, au fost necesare cinci tunuri care, prin mijlocirea consulului Sardiniei din Galaţi, Castellinard, au fost procurate de la Arsenalul din Torino şi aduse în ţară în 1844 [68].

Sigur că, în toţi aceşti ani, din 1841 înainte, în şantierul de la Galaţi s-au lucrat şi alte vase, mai ales comerciale. Existau aici mulţi meşteri [69] care construiau continuu la cererea unor boieri sau negustori, interesaţi în desfacerea produselor pe pieţele europene sau orientale. De altfel, în actele privitoare la construcţia vasului de poliţie fluvială, se vorbeşte de un sondaj făcut printre „meşterii care lucrează corăbii la Galaţi". Fiind însă vorba de construcţia unor vase particulare, nu s-au păstrat documentele care prevăd cheltuielile sau contractele. Acestea se vor fi păstrat în arhivele particulare ale celor interesaţi. Cert este că s-a construit intens de vreme ce, numai în 1845, intrau şi ieşeau din portul Galaţi 10 vase moldoveneşti, cu un tonaj de 2040 tone [70]. Faptul acesta este demonstrat şi de raportul consulului sardinez Castellinard, din 10 mai 1842, înaintat ministrului Della Margarita, în care, vorbind despre comerţul Principatelor, dă şi cîteva informaţii privitoare la construcţia de vase în şantierele de la Galaţi şi Brăila. Aflăm din acest raport că aici îşi construiau vase şi alte ţări ca Rusia, Sardinia, Grecia. Dintre aceste două şantiere, precizează consulul, cel de la Galaţi lucrează mai multe vase [71].

Informaţii importante se găsesc într-un raport similar prezentat aceluiaşi ministru de Francesco Mathieu, consulul sard din Galaţi, la 14 iulie 1847. In raport, care se referea la comerţul şi navigaţia Principatelor, se arată că beizadeaua Grigore Sturza „...pentru a prezenta străinătăţii produsele vastelor sale moşii..." şi-a construit la Galaţi două vase a căror comandă a fost încredinţată la doi căpitani din Sardinia [72]. Între 1847—1857, pe lîngă numeroasele vase austriece, englezeşti, greceşti, turceşti, belgiene, daneze, olandeze, etc., cu pînze sau cu aburi, au ieşit pe Dunăre, încărcate pentru diferite ţări ale Europei, 129 vase cu pînze sub pavilion moldovenesc [73]. Aceasta nu înseamnă că Moldova dispunea de un număr atît de mare de vase. Într-un deceniu, un vas putea intra şi ieşi din port de mai multe ori. Numărul exact de vase de care dispunea Moldova îl aflăm dintr-o adresă din septembrie 1855 a consulatului Belgiei către Secretariatul de Stat al Moldovei, prin care cere să fie informat asupra producţiei cerealiere din Moldova, între 1851—1854. Se cerea, totodată, să se facă cunoscut numărul de nave care navighează sub pavilionul Moldovei [74]. În octombrie 1855, Departamentul de finanţe face cunoscut că acest număr, începînd de la 14 august 1839 şi pînă în 1855, este de 76 [75].

La începutul celei de a doua jumătăţi a sec. al XIX-lea, după războiul Crimeii, la Galaţi, se contruiau bastimente tot din lemn (se prefera frasinul din Bulgaria şi nu stejarul moldovenesc ca mai înainte). Fierăria se aducea de la Constantinopol, odgoanele de la Odesa şi Triest (erau preferate cele de la Odesa). Catargele din brad alb se lucrau în Moldova şi erau ieftine; un catarg pentru un vas de 600 tone costa 62—64 franci, în timp ce, la Constantinopol, preţul lui era de 210—220 franci. Vasele

---

[67] Ibidem. În iulie 1842 maistrul Sava Panaite se angaja să construiască o barcă care, cu tot materialul, lucrul, călăfătuirea, zugrăvitul, costa 1.800 lei. Ibidem, f. 65). Peste doi ani, el lucra „o barcă nouă pentru revizia graniţei", care a costat 1.485 lei. (Idem. dos. 1.263, f. 36—37).

[68] Idem, dos, 910, f. 160, 176.

[69] O bună parte dintre meşteri erau greci. Ex.: Anastase Sideri, Teodori Cutufas, Sava Panaite (Arh. Stat. Iaşi, Secret. de Stat, al Moldovei, dos. 910, f. 56). De altfel Sava Panaite a încheiat contractul pentru construirea brandwachtei în limba greacă (Idem, Tr. 1757, op. 2005, dos. 70, f. 34).

[70] I. C. Filitti, *Domniile române sub Regulamentul Organic*, p. 581.

[71] D. Bodin, *Doc. privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române şi regatul Sardiniei*, p. 133.

[72] Ibidem, p. 182.

[73] M. N. Pacu, *op cit.*, p. 244.

[74] Arh. Stat. Iaşi, Secret. de Stat al Moldovei, dos. 2066, f. 1.

[75] Ibidem, f. 8.

construite la Galaţi nu depăşeau mărimea de 300—350 tone şi durau aproximativ 20 de ani. La Galaţi şi la Brăila se găseau buni lucrători constructori, angajaţi cu cîte 20—25 franci pe săptămînă şi mîncare [76].

Din analiza de mai sus, reiese că în activitatea şantierului naval de la Galaţi, în prima jumătate a sec. al XIX-lea, se disting două etape:

a) pînă la pacea de la Adrianopol (1829), cînd în acest şantier s-a lucrat mai mult pentru Imperiul Otoman şi mai puţin pentru nevoile ţării şi b) după această pace, cînd, datorită desfiinţării monopolului turcesc şi obţinerii libertăţii de navigaţie sub pavilion naţional, construcţia de vase pentru nevoile Moldovei s-a intensificat. Deşi tehnica navală n-a fost adaptată la nivelul tehnicii mondiale, unele procedee tehnice noi s-au folosit probabil şi la noi. Bastimentele construite acum, spre deosebire de cele din sec. al XVIII-lea, erau mai mari şi mai durabile. În noile condiţii istorice, a crescut, desigur, şi numărul lucrătorilor. Forţa de muncă era în întregime salariată, iar în rîndul lucrătorilor exista o accentuată diviziune tehnică a muncii. Lucrătorii lemnari se împărţeau în: marangozi (dulgheri de corăbii), beşchigii sau herestegii, burghieri şi baltagii (cei care ciopleau cu topoarele) [77]. Alături de lemnari, lucrau meşterii fierari care executau părţile feroase ale bastimentelor (scoabe, legături, chiroane) [78]. Erau apoi calafagii sau călăfătuitorii care, cu cîlţ şi smoală, astupau crăpăturile pentru a împiedica pătrunderea apei în vas [79]. Pentru muncile necalificate, erau folosiţi salahorii. Răspunderea execuţiei fiecărui vas o avea un maistru. Exista, după cîte se poate constata, o cooperare a lucrătorilor de diferite specialităţi, cooperare proprie manufacturilor de tip capitalist.

În a doua jumătate a sec. al XIX-lea, tehnica construcţiilor navale a progresat foarte mult. Noile realizări ale tehnicii mondiale îşi vor face loc, treptat şi în industria navală românească. În ansamblul eforturilor pentru îmbunătăţirea căilor şi mijloacelor de transport din România, un rol important a jucat şi şantierul naval de la Galaţi.

---

[76] *Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation*, Paris, 1863, sub Galaţi; L. Boicu, *Încercări de navigabilizare a rîurilor moldoveneşti*, p. 105; M. N. Pancu, *op. cit.*, p. 258—259.

[77] Arh. Stat. Iaşi, Ms. 1772, f. 29; Idem, Secretariat. de Stat al Moldovei, dos. 910, f. 60.

[78] Ibidem.

[79] Ibidem.